



TITLE:

交通経済学の序論的問題

AUTHOR(S):

中西, 健一

CITATION:

中西, 健一. 交通経済学の序論的問題. 経済論叢 1956, 78(6): 455-472

ISSUE DATE:

1956-12

URL:

<https://doi.org/10.14989/132508>

RIGHT:

經濟論叢

第七十八卷 第六號

ラダイツに関する若干の考察……………穂 積 文 雄 (1)

交通経済学の序論的問題……………中 西 健 一 (25)

第一次大戦期における米国の海外投資……………岡 田 賢 一 (43)

世界経済とアメリカ (書評) ……………梅 津 和 郎 (61)

經濟論叢第七十七卷・第七十八卷総目録

[昭和三十一年十二月]

京 都 大 學 經 濟 學 會

交通経済学の序論的問題

中 西 健 一

〔一〕 交通経済学の立場

それがいかなる分野に属するものであれ、およそ科学の方法論的反省などという問題は、当該専門分野において、深い研鑽の後にはじめて提起されうる仕事であらう。けれども自己の研究すべき科学の対象と方法とに關して一定の認識をもつということは、それがきわめて未熟なものであらうと、専門的研究に漸く一步をふみいれたに過ぎない者にとつても、研究の道標として欠くことのできない意義をもっていることも同様に眞実であらう。

このような意識をもつて、交通経済学¹⁾の現状にたいする時、数多くみられる交通機關発達史論的・経営技術論的交通経済学は一応論外としても、われわれがまず遭遇するものは、流通主義的理論体系の支配的盛行という事實である。

ここにいる流通主義的立場とは、交通を流通過程に属すると明確に規定しているもののみでなく、交通を一応生産とみるが、その生産概念が不当に拡大または歪曲されたものであつて、事実上前者に帰一するものをも含んでいる。この交通経済学における流通主義的方法が、その根柢ないしは背景に在る近代理論経済学の流通論的特徴の反

映であることは、改めて指摘するまでもなからう。マルクスを別にして、近代経済学の中で最も交通問題への親近性を示したケンブリッジ・スクールの方法に依拠して、ボナヴィアが、「交通の機能はその限界効用が相対的に低い場所から高い場所に商品を送る点にある」とみる結果「交通と生産との間に明確な区別を設けることは不可能である」と考えており、またピガムーロ・ロバーツにおいて「生産は効用の創出であり、交通は場所的効用をつくりだすが故に、その一部である」、ロッキンによって「生産は効用の創出であるが、物質的財貨の創出のみでない。交通は場所的効用を生産する」、と規定されていても、その交通の生産性なる概念は、価値創出に参与する物質的生産労働の支出という本来の意義におけるそれではなく、単に効用（使用価値）の創出又は増加を表わしているに過ぎないのであって、このような意味でなら、家庭使用人の労働、理髪業などの個人的消費を目的とするいわゆる「サービス業」もまた生産過程に含められうる筈であつて、交通のもつ生産的性質は明らかににはならない。

前者、すなわち、交通を、社会的再生産における流通過程に属するものと明確に規定し、このような立場から交通現象の理論的体系化を行っているものとして、まず佐波宣平教授『交通概論』（改版昭和二十九年）を挙げねばならないであろう。交通経済学の古典的文献のみでなく、近代理論経済学の成果を豊富に援用して成ったこの労作が、きわめて水準の高いものであることは誰にも異論がないであろう。交通経済学は、交通用役の価格―運賃の問題を中心として体系化されねばならないという教授の対象規定は、近代理論経済学の静態分析の中心課題たる価格分析に照応するものであるとしても、一面では、小島昌太郎、増井幸雄、島田孝一などの諸教授によって礎石が築かれた日本の交通経済学の伝統的立場が論理必然的に到達せねばならない立場であり、したがって流通主義的方法としては、最も純化した形態を示すものであり、アクウアースによって開かれた方法的傾向を精密に追求したものと

えよう。われわれは、この労作に展開されている交通経済現象の精緻な分析に教えられる所多大であるにかかわらず、その方法的基礎にたいしては疑問をもたざるをえない。西欧的理論経済学の近時の在り方が徹視的靜学分析の限界を反省して、長期的巨視的動学への関心を強めねばならなくなっていることは周知の通りであり、このような方法的意識からする、伝統的な、経済理論—価格理論という觀念の適用である交通経済学—運賃理論という「不幸な事態」にたいする、再考が当然おこなわれねばならないのではなからうか。それによって、運賃理論は、交通経済学の体系の中で、その不当な重視から解放されて、合理的な位置が与えられるであらう。しかしこの点には立入らない。何故ならば、私にとって、西欧的経済理論をもつては、いかにそれを好意的に理解しようとつとめても、交通経済現象の科学的解明には到達しえないと考えられる限り、右のような観点からする反省は二次的な意味をもつに過ぎないからである。われわれの疑問は、したがってそれを超えた所にある。教授において、交通が生産過程ではなく、流通過程に属するものとされる根拠は、交通の主要機能は空間的離隔の克服または場所的転置であるから、価値の質料的創出たる生産ではなくて、価値の転置的形成たる流通に参与するところにある。

たしかに価値の転置的形成という点に、流通と交通とは、機能的な類似性をもっている。商業資本と交通資本とは、歴史的にも極めて密接な関係をもっている。しかしこのような形態上・表面上の類似性にもかかわらず、この両者には、一方が転置過程でなんらの価値もつくりださないのにたいして他方があたらしい価値をつくり出すという本質的な差異がある。商業資本は $G-W-G'$ の形式にしたがうのにたいして、交通資本は $G-W-P-P-G'$ の形式をもつて運動する。この本質的差別を無視して、形態上の類似性だけに固執し、交通を流通的現象と断じて、交通経済学の対象を、もっぱら交通流通現象——運賃に限局する教授の方法的態度に、われわれとしては従いえない。

右のような交通経済学に強力にみられる流通主義的見解が成立する根拠が、交通生産物の特殊な形態——対象的生産物でなく、無形の有用的効果——用役であるという——と、社会の質料転換に際して交通が多く流通過程の中で機能するという事実に幻惑された、交通過程の本質の表面的な把握に基くものであることを指摘し、交通経済学の対象を、交通用役の生産と流通にたずさわる人間の社会的関係と規定することによって、交通経済学が交通用役の生産——交通労働過程の分析から出発しなければならないとして、流通主義的方法論にたいする積極的な批判が既に富永祐治教授「交通労働の生産性」(昭和二三年)によって提出されている。だが富永教授のこの立論は、日本の交通経済学界で充分にうけとめられなかった。われわれが、交通を物質的生産過程に属するものとみ、交通労働を生産的労働と規定し、交通経済学が、交通の生産過程(——交通過程)の分析から出発しなければならないと考えるのは、一言でいえば、流通主義的視角からする分析では、一般理論経済学(——政治経済学)におけると同様に、社会的再生産過程における交通の位置と交通分野を貫徹している経済法則を明らかにすることができないからである。しかし、かくいったからとて、それは、交通経済学が、交通生産過程の分析だけにとどまってよいことを意味しているのではない。交通経済学も、政治経済学における、生産過程↓流通過程↓総過程という方法と構成とに照応して、交通生産過程↓交通流通過程↓総過程(総再生産過程における交通の位置)と上向する体系をもたねばならないであろう。この点に関して、例えば上述の富永教授の論文やドレスデン交通大学のレーバイン『社会的再生産過程における交通に関するマルクス主義学説のために』においてそうであるように、交通の生産的本質を認める立場にあつては、理論的展開が未だ生産過程の段階にとどまっている事実にわれわれは十分に注意しなければならない。現状のままでは、「この立場の交通経済学には、概念規定と歴史的研究しかない」という流通主義的立場

からの蔑視にたいする積極的反論は弱いものたらざるをえないであらう。

交通経済学における方法論的規定の重要性は、運賃・交通費用・交通労働力の価格などの交通の流通局面に現われる諸現象にたいする分析にも密接な関連をもっている。

尚ここで指摘しておかねばならないのは、従来の日本の交通経済学は、殆どすべてが、そのことを明示している⁹⁾と否にかかわらず、資本主義社会の交通業のみを対象としてきたということである。交通は、あらゆる生産様式の存在条件として、すべての社会構成体に不可欠であるとしても、すべての社会発展段階において同一の内容と形態をもつ同一の現象ではない。資本制的交通と社会主義交通とは、その生産関係を異にし、異った経済法則に従っている。社会主義制度が世界的体制として揺ぎない地位を確立し、さらに政治経済学では、「広義の経済学」が樹立された現在、交通経済学が、資本制交通の分析に限定されていてよいわけがない。社会主義交通理論を内に含むことによって始めて、われわれの交通経済学は、言葉の真の意味で理論体系をもつにいたったということができよう。

ところで社会主義社会における交通経済学の研究に関して、最近注目すべきことは、一九五二年七月の『経済の諸問題』誌上で、ペー・フロモフによって投ぜられた一石を契機に、その後三年有余に渡って、大規模に行われたソ同盟の部門経済学の方法論争に刺戟されて、社会主義交通経済学の方法論的検討が提起されていることであらう。たとえばソ同盟の代表的交通経済学者であるテー・ハチアトウロフの論文「交通経済学の対象について」およびドイツ民主共和国のH・ワグナー「交通経済学の対象と経済学体系におけるその位置について」である。率直にいつて、この両者とも、われわれの方法論的意識が要求するものを完全には充たしてくれないのみでなく、いづれ

も部門経済学方法論争の五三年はじめて頃までの成果しかとりいれてないために、論争のその後の発展によって明らかにされた見地から再検討さるべき命題を含んでいる点において、社会主義交通経済学にあっても、「交通経済学とその対象について猶十分明らかにされていないことは疑いない」という評価に、われわれもまた同感せざるを得ないのであるが、日本の交通経済学において方法論的検討といえるものが与えられているように思われないので、これらの所論を中心に以下では交通経済学の研究に進む前提としての、いわば序説的な若干の問題を論じておきたいと思う。

註(1) 「交通経済学」という概念を本来の交通のみでなく、通信をも含むものとして用いる。ちなみにドイツ民主共和国では、*Verkehrswirtschaft* という概念が交通経済学の内容を十分あらわしているという。この概念も、この後者と同一である。

- (2) M. R. Bonavia; *the Economics of Transport* 2 ed. 1949, p. 1.
- (3) T. C. Bigham & M. J. Roberts; *Transportation* 2 ed. 1952, p. 5.
- (4) D. P. Locklin; *Economics of Transportation* 1935, p. 5.
- (5) J. Robinson *the Accumulation of Capital* 1956, preface.
- (6) 『経済学雑誌』一九卷一号。
- (7) G. Rehben; *Zur Marxschen Lehre vom Transport- und Nachrichtenwesen im Gesellschaftlichen Reproduktionsprozess*. 1953.
- (8) Т. Хаватроп; *О Предмете Науки об Экономии Транспорта* (Вопросы Экономии) No. 8. 1953.
- (9) H. Wagener; *Über den Gegenstand der Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens und ihre Stellung im system der Wirtschaftswissenschaften*, 1953.

(10) Wagener, a. a. O., S. 4.

○ふじなだ『近著』《Коммунизм》no 10. 1956. 2 「部門経済学における価値多い教科書」としてハス・カー・ダニロフ教

授 (O. K. Karpov) 編輯のもとに、一〇名の集団研究『交通経済学』(«Экономика Транспорта») の書評が掲載されているが、現在までの社会主義交通経済学の中では最も水準の高いものであると予想されるこの著作からわれわれの学ぶ所も多いと思われ、その第一章「交通経済学の研究対象と課題」はわれわれの現在の関心からしても、興味深いと思われるが参照できないのが残念である。

〔二〕 交通経済学の対象

交通経済学が、交通を生産過程とみる立場から出発しなければならぬとすれば、その対象ないし課題はいかに規定されるべきであろうか。

上でも少しふれたように、富永教授は、「交通経済学(交通学の一部門として)は、資本制社会を対象とするかぎり、主として近代的な、資本主義的な交通業を取扱う。そしてこの交通業を中心として行われる交通用役の生産と流通の社会的機構、交通用役の生産と流通にたずさわる人間の社会的関係の分析がその目的である」、また「資本制社会において交通生産の大部分が資本主義的に遂行されているところから、交通経済学の課題を、交通資本の生産並びに流通過程、つまり交通資本の運動の解明として示すこともできるであろう。」(「前掲論文」とされている。資本制社会の、経済的運動あるいは生産諸関係の生成・発展・消滅の法則の解明という「狭義の経済学」の対象規定に照応するものとして異論のないところであろう。だがわれわれは、交通を資本主義社会のそのみに限定せず、より広い社会的関連でとらえ、さらに交通経済学の対象規定にまつわる若干の問題の所在を指摘するために、次にハチャトUROフの見解をみよう。

ハチャトウロフの規定において特徴的なことは、それが経済学（政治経済学）の対象規定との関連でなされていることであろう。このことはもちろん部門経済学の対象論争が経済学の対象の問題との関連で提起され、展開された当然の結果であろう。すなわち、「経済学が、全体としての社会発展の諸法則を解明し研究するものである」とすれば、交通経済学は、これらの諸法則がどのように交通に現われ、この部門の人間の実践活動にとって、ここからいかなる結論が導き出されるかの分析に限定される。交通経済学は、経済学によって明らかにされる社会発展の諸法則の、交通への現象（*manifestation*）と交通領域における経済政策のための社会主義国家によるこれらの諸法則の利用を研究する」（傍点—引用者）と。このハチャトウロフの見解と全く同一の立場がワーゲナーにみられる。ワーゲナーも、経済学の対象に関するマルクス主義の古典的定義にふれた後に、交通経済学を対象を、「経済学的一般的定義に照応して、交通経済学の対象は、交通とその個別的諸部門の経済的現実の考察・一般的経済法則のこの部門における現象形態の研究と一般化、この部門の特殊的法則の考察および一般的国民経済計画化への交通の指導のための実践的形態と方法の理論的基礎づけである」と規定している。

この両者の対象規定において、より明確にしておかねばならない点は、まず経済学の研究対象である一般的経済法則の交通部門への現象形態を研究するという考え方である。この規定は、おそらくペー・フロモフの、「あれこれの経済部門の経済発展過程を反映している客観的合法則性の研究、あるいはより正確には、特定の生産部門における社会主義経済の一般的合法則性の現象形態の研究、それが部門経済学の対象を成す」という規定を、交通部門に適用したものと考えられるが、そうであるとすれば、右のフロモフの見解に対してアー・ニキフォロフによってなされた批判——「一般的法則の『現象形態』の単なる表面的研究のみに従って、特定の社会現象の特殊な法則の

深い研究と解明を行わないような科学は、独立の存在たる權利を主張しえない。そんな科学などはない」——が、この両者の規定にも妥当しなければならぬが、さらに、ワグナーの述べているような一般的経済法則の現象形態と特殊の法則とが交通部門に別個のものとして併存しているか否かは、大いに疑問とせねばならないであろう。

一般法則の現象形態であるか否にかかわらず、科学が現象形態の記述に甘じえないものであることはニキフオロフの指摘しているとおりであり、交通経済学が科学たりうるためには、交通部門の経済現象を貫徹している客観的合法則性を解明しなければならない——法則把握のみで現象形態はどうでもよいという意味ではない——。けれどもこの交通部門の合法則性は、けつして一般的経済法則にたいして現象形態の關係にあるものではない。それは一般と特殊との關係であらう。何故ならば、現象形態に対応する概念は、いうまでもなく本質である。だがわれわれは、この本質——現象形態という關係を、一般的経済法則と交通部門の法則性に於てはめることができるであらうか。価値法則を例にとって考えてみよう。この法則は、商品生産、したがって資本主義社会をも社会主義社会をも（その作用範囲は制限されているとはいへ）貫徹している一般的法則である。では交通部門ではどうか。交通業に投下されている労働は生産的労働として具体的・有用労働と抽象的・人間労働との二重性格をもち、交通の生産過程たる交通過程は、労働過程と価値形成過程とを自己の中に統一していることは、国民経済の他の部門——たとえば工業——と全く同一である。したがって交通過程の生産物は、生産手段（＝交通手段）の価値移讓部分と交通労働による価値追加部分、すなわち $C + V + m$ の構成をもっている。価値法則は、交通部門をも支配している。だがそれは、交通過程の生産物が、他の物質的生産部門のその如く、対象的生産物でなくて、場所的変化という無形の用役ないしは有形的効果であり、生産と消費とが時間的・場所的に一致しなければならぬ、つまり生産物

が即時性をもち貯蔵性を欠き、さらに交通過程における労働対象の独特な性質といった交通過程の経済的特質のために、その貫徹において特殊な仕方をとる。しかしそのことをもって、われわれは一般的法則としての価値法則は本質であり、交通部門のそれは、その現象形態であるとはいえない。むしろたとえば交通過程の生産物の価値とそれが貨幣表現をあたえられたとき成立する価格（『運賃』）との間に、言葉の正しい意味で、本質と現象との関係が存在しているといえるのであって、これにたいして、一般的法則としての価値法則と交通部門におけるその貫徹の仕方とは、このような関係ではなく、一般性と特殊性との関係である。このように考えれば、ワグナーの見解と反対に、われわれは、交通のみに固有な、一般的法則とは別個無関係な法則の存在と認めえないという結論にいたらざるをえない。ワグナーにあっては、いかなるものが一般的法則の交通部門における現象形態であり、いかなるものが交通部門のみに特殊な法則なのかは全く述べられてないが、法則とは、いうまでもなく事物あるいは過程の本質的關係を示している概念であるが、上に示した交通過程のいくつかの特性は、経済学的認識の観点からみて、国民経済の他の部門の生産過程との本質的相違を示すものとはいえないであらう。交通過程の経済的特質は、各歴史的段階における交通業の生産関係とその発展を規定している経済法則を制約しており、それが交通経済学の対象をなすものであるが、このように交通業をもその一部門とする物質的生産の各部門にそれぞれ特殊性をもって作用している経済法則に一般的なものを抽象化することによって、経済学の対象である社会の各発展段階における物質的財貨の生産と分配を支配する経済法則が定式化されるのであって、交通をも含めた物質的生産の各部門を貫徹している法則と別個無関係の一般法則が存在しているわけではなく、抽象の度合を高めることによって一般的法則に昇華しないような、交通のみに固有の経済法則を考えることは困難であらう。だがわれわれが、一般法則と

全く無關係な交通部門のみの特殊的法則を否定するからとて、たとえばイエ・リーベルマン(E. Lieberman)のように、部門経済学の対象を経済計画と生産組織の形態と方法との研究とする考え方に同意するものではない。このような規定は明らかに誤っている。

ハチャトウロフおよびワグネルの対象規定について検討するべき第二の点は、交通業における経済政策が、交通経済学の対象領域に含まれるかどうかということである。この問題も部門経済学論争における重要な論点となったものであるが、両者の見解をもう少し詳しくみてみよう。ハチャトウロフは、経済政策の問題は、経済学の対象とはなりえないが、部門経済学の対象には含めねばならないというエス・カメニツェル(S. Kamenicer)、ヴェ・コントロヴィチ(V. Kontorovich)、ゲー・ピシチヌウリン(G. Pishulin)などの見解は、人間の意志から独立した客觀的法則の解明を目的としている経済科学の課題の中に、人間の意志に基づく実践的活動を表わしている政策の問題を混入する、経済科学の意義についての誤った恣意的な理解を示すものとして、正しくこれをしりぞけるとともに、一方では客觀的経済法則は、人間の實踐的活動すなわち経済政策の理論的一般化の基礎の上に研究されるものであるから、「交通経済学は、たとえば客觀的経済法則から實踐のためのいかなる結論が生まれるかを確かめ、生ずるかも知らない誤謬を回避するために、これらの法則を経済政策にあたっていかに応用すべきかを明らかにせねばならない」、あるいは「交通経済学は、交通経済の各部門の指導的實踐を研究し一般化せねばならない」と述べている。このハチャトウロフの叙述の矛盾は、エム・カムイシンも指摘しているが、ハチャトウロフの真意は、好意的に解釈すれば、経済政策そのものは交通経済学の直接の研究対象となりえないが、その理論的基礎づけは、交通経済学によってあたえられるというにあるように思われる。ワグネルもこの混同に陥っている。こ

の問題においては、ハチャトリロフやワーゲナーのような混乱におちいることなく、部門経済学は経済政策の科学的基礎づけをあたえねばならないが、経済政策そのものは部門経済学の対象とはなりえないことを明確に主張しているニキフォロフの見解を、われわれは支持すべきであろう。

しかし、交通経済学が社会主義交通経済政策の理論的基礎を提供しうるし又しなければならぬという主張は、資本制的交通を対象とするときにも同様に妥当するであろうか。交通経済学は、資本制下の交通政策のための理論的基礎をあたえうるし、又あたえねばならないであろうか。交通経済学の立場が交通を生産とみ、交通生産過程の分析より始めなければならないということは、交通生産力の現実的担当者である交通業の直接生産者階級の立場に交通現象の分析視角を設定しなければならないということを含意している。したがってこの立場からする分析は、交通業を含めた国民経済の直接生産者階級の立場からする交通経済の発展政策の方向と基礎とを示すことができる。しかし資本制的生産関係の支配下では、この経済政策は、原則的に現実的可能性をもたない。現実には交通資本および総資本としての国家の政策が交通経済を規制している。このような方向からする交通経済政策にたいしては、われわれの交通経済学は批判的立場に立つ。

註(1) Танке, стр. 94—95.

(2) а. а. О, S. 21.

(3) И. Хромов, О предмете Отраслевой Экономики «Вопросы Экономики» No. 7, 1952 г. стр. 48.

(4) А. Никитов, О предмете Отраслевой Экономики «Вопросы Экономики» No. 7, 1953 г. стр. 117.

(5) О предмете Отраслевой Экономики «Вопросы Экономики» No. 2, 1955 г. стр. 138.

(6) Там же, стр. 97—98.

(7) Tan He, ctp. 106~107.

(8) Tan He, ctp. 119.

〔三〕 交通労働の生産的性質

交通の生産過程の分析に着手する前に、交通経済学にとって回避しえない一つの複雑な問題が存在している。それは、交通業のすべての部門が物質的生産に属するのか、またはその特定の部門のみなのか、具体的にいえば、商品輸送のみでなく、単なる私的目的の、旅行交通又は通信なども物質的生産なのかという問題である。

交通を流通過程の内部での、流通過程のための追加的生産過程と規定することは、商品輸送についてはいえるとしても、たとえば慰安旅行交通については妥当しないであろう。何故なら交通を追加的生産過程たらしめるものは、発展した経済では一般に消費の実現のためには、生産物の場所変化が必要とされるところに外ならないからである。また「採取産業・農業・工業のほかは、手工業・マニファクチュア・機械制経営の各段階を通過する物質的生産の第四の領域があるが、それは人間あるいは商品を輸送する運輸業である。生産的労働者すなわち賃労働者の資本家との関係は、ここでも物質的生産の他の領域におけると同じである」という『剰余価値学説史』の有名な叙述からも、この問題の一義的な解答をうることは困難なように思われる。問題の核心は生産的労働の概念の把握にある。そのことは、この問題が国民所得の測定に関係をもっているということを意味している。事実それは国民所得理論の立場から既に幾度も論じられ、対立する諸見解が示されている。われわれも、この国民所得理論の側面からする解釈から入って行こう。旅客輸送と私的通信とを物質的生産に含めない、したがって国民所得に算入

しない立場をとる者に、ヴェー・ソール(B. Cooley)、アー・ペトロフ(A. Петров)、アー・バリツェフ、エフ・グラチコフ(Ф. Грачев)などがあるが、その論拠は、たとえばバリツェフによれば、機械建設労働者が機械据付地に旅行するとか、地下坑内での人間輸送などといった生産の必要から直接要請され、生産物の費用を構成する以外の私的目的の旅客輸送は、交通手段の個人的消費過程であって、物質的財貨の生産過程を意味しないというのである。これに反対の見解は、たとえばエム・ポールにみられる。ポールは、『資本論』第二部や『剰余価値学説史』第一部から、(1)交通業は、商品輸送・旅客運送・思想の伝達ということにかかわらず、物質的生産部門である。(2)輸送、したがって人間輸送の有効効果の消費は、他の商品の消費とならぬ異ならない。この有効効果は個人的消費に役立てば、その価値は消費とともに消滅し、生産的に消費されれば、その価値は商品そのものに移される。(3)資本主義的交通における人間輸送の有効効果の創出にさいしては、他の商品の生産と同様に、剰余価値がつくられる。という思想が導き出されるとして、この観点から旅客交通も私的通信も含めて、全交通部門の物質的生産部門帰属を主張している。このような旅客交通や私的通信労働の生産的性質を主張するポールの立場からは、これらの交通部門の生産物の、社会的總生産物³⁾したがって国民所得への算入の結論が導き出されるように考えられるが、必ずしもそのように考えているとは思われないようである。ポールは、全部門の交通のつくりだす「物質的役」(Материальная роль)の中で、工業・農業などの物的・自然的形態をもつ社会的生産物の生産部門に直接関連している部分が、生産物の社会的必要経費の構成要素に入り、旅行などの国民の個人的消費欲求の充足と結びついている部分は、個人的・不生産的消費の構成要素に入ると論じているからである。

交通経済学の分野で、右のポールの見解と同じ立場を述べているのは、カール・ホフマンであるが、ホフマンの

見解を述べる前に、レーバインの論ずる所を紹介する必要がある。レーバインは、ウォルフの理論に依拠しながら、この問題について次のような見解を表明している——要約すれば。生産物（＝商品）の輸送においては、その形態をとわず、生産的労働が支出されている。旅客交通および通信にあつては、それが非産業的形態 *nichtindustriellen Formen* で行われるときには、そのような交通労働は直接人間自体に対象化されるか、非物質的活動を現わしているものであるから生産的労働であり、したがって物質的生産部門には入らない（マルクスの思想がこうだとかれは考えているように思われる）。だからその「例外的場合」として、旅客運送と通信とは、それが産業的形態で経営されている場合、すなわち交通手段の場所的移動が事実上交通労働の直接目的である場合には、物質的生産と考えられる。但し通信業務中郵便為替と郵便貯金という本来流通局面に属すべきものは除いて——。 Hoffman は、バイレーンの著書（前記）の『書評』のなかで、レーバインの上述のような見解は、交通過程の生産物に人間又は商品の場所的変化のみでなく交通手段の空間的移動をも加える謬見から帰結されたものだと指摘し、交通過程は、財貨輸送に利用されようと旅客輸送に利用されようと物質的生産過程であり、交通の全部門が物質的生産領域に属すると述べている。

ところでこのような個人的旅客運送と私的通信の生産的性質についての対立的見解の分岐点は、交通過程の生産物たる場所的移動という有用的効果を生産の観点からみるか消費の視角からみるかということにあるというのが、全交通部門の生産性を主張する論者の見地である。すなわち、ポールが、「パリツェフが個人的消費の充足のための旅客運送手段の利用は個人的消費過程であつて、物質的財貨の生産過程ではないと主張しているとき、実はかれは、ある消費的価値の個人的必要のための利用過程はつねに個人的消費過程であるが、この消費的価値の創出は物

質的生産過程であることを忘れてゐる」と述べ、レーバインが、「ある労働が生産的か不生産的かを判断する上で、生産ではなくて消費が決定的であるという命題がマルクスレーニン主義学説のどこにあるだろうか。そんな命題は全くない」といつてゐるように、パリツェフその他の、旅客輸送労働の不生産的性質を主張する論者は、旅客輸送にあっては、労働対象（＝運送対象）たる人間が同時にその交通用役の利用＝購買者であるところから、この場合には、交通手段が個人的に消費されるのであるから、一般消費財の個人的消費と同様に、なんらの価値もつくりだされないとしているのにならしてポールあるいはレーバインは、一般に労働が生産的か否かを決定するものは生産の視点であつて、消費ではない。この意味で、旅客輸送において、交通用役が人間によつて個人的に消費されるためには、それが生産されていなければならない。しかるにパリツェフなどは、交通過程における生産と消費との時空的同一性に幻惑されて、交通用役の消費の面のみしかみてゐないために、旅客輸送および私的通信労働の生産的性質を否定する謬見にいたつたと批判してゐるのである。

われわれは、旅客運送の生産的性質の判定が、旅客運送用役の消費の面ではなくてその生産においておこなわれねばならないという限りで、後者の批判の正しさを認めねばならないであらう。

交通生産過程では、生産と消費とは空間的・時間的に一致してゐる。そのために、交通過程の生産物たる有用的効果は、個人的目的に利用＝消費されるときには、生産手段（＝交通手段）そのものが個人的に消費されるようにみえる。しかしそれは概念的には別個のものであり、旅客運送過程でも、運送対象たる旅客の場所的移動という用役の、その旅客による個人的消費と時空的＝事後的には一致してゐるが、概念的には異つてゐる、生産がおこなわれていることを看過してはならない。交通業でも、他の本来の生産部門における同じく、生産手段（＝交通手段）

はつねに生産的のみ消費されるのであって、個人的には消費されえない。個人的に消費されるのは交通用役である。

ところでこのように旅客運送過程で運送用役の生産がおこなわれていることを認めても、それは直ちに、ボールやレーバインに同じで旅客運送や私的通信が一般の消費財産業と同じく物質的生産部門であるといえるであろうか。先に示したボールの旅客輸送が物質的生産部門に属するための三つの論拠にあつても、輸送用役と例えば医療労働や理髪業などの非物質的生産部門に属する用役との差異は必ずしも明らかではない。これらの、いわゆるサーヴィス業でも、用役の生産はおこなわれており、それが労働対象であると同時に用役の購入者たる患者あるいは顧客によって、その生産の瞬間に消費される点では、慰安旅行の場合と全く同じであり、さらにそれらが資本制的に経営される場合には、資本家のために剰余価値を齎らすことはいうまでもない。ボールやレーバインの見解では、あらゆるサーヴィス業が生産的労働の支出であるという結論に導かれざるをえなくなる。われわれは、物質的生産あるいは生産的労働概念のこのような不当な拡張に同意しえないであろう。本来、対象的生産物でもなければ商品でもない、無形の用役に過ぎない交通用役が、他の不生産的な用役と異つて、生産的労働の支出を現わしている物質的用役 (*materialer Dienst*) とされる根拠は、それが物質的生産過程の継続であり、追加的生産過程であるという点に求められねばならないであろう。労働力としての労働者輸送以外の人間輸送および物質的生産に役立つ通信以外の通信は、このような条件を充たしてはいない。慰安旅行輸送や私的通信を物質的生産とはなしえない。

かくて旅客輸送や私的通信が生産的労働の投下領域でないとすれば、この交通部門では国民所得は生産されない。この点で、前記ボール、レーバイン、ホフマンがすべての交通部門が物質的生産に入るといふ見解をとりながら、

計画方法の観点から国民所得が商品輸送部門でのみ生産されるとしているのは、不徹底であらう。

- 註(1) A. Пальцев: Вопросы теории Национального дохода капиталистического общества, 《Вопросы экономики》 № 11, 1953 г. 邦訳『経済経緯』五四年六月号。
- (2) M. Бор: О Национальном доходе в социалистическом обществе. 《Вопросы экономики》 № 10. 1954 г. стр. 82.
- (3) H. Wolf: Zu den Grundlagen der marxistisch-leninistischen allgemeinen theorie von der produktiven arbeit. 《Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Leipzig》 1952~53 Nr. 4.
- (4) K. Hofmann: 《Wirtschaftswissenschaft》 No 2. 1955.
- (5) Rehbein: a. a. O., S. 65.